



LUIS SEVILLANO

Más de 620 indigentes en las calles de Madrid

El paisaje heterogéneo de las calles de Madrid esconde entre el ritmo frenético de los transeúntes una figura que pasa inadvertida para la mayoría. Son 621 individuos, según la ONG Solidarios, que va-

gan por las aceras y duermen encima de los bancos o al calor de las rejillas del metro. Cuando suben las temperaturas la cifra se multiplica hasta cerca de 2.200 personas que viven a la intemperie. En la

imagen, un indigente permanece tumbado en un banco frente a la estación de Atocha. Otro *sin techo*, Mario Ramiro, de 49 años, murió en la soledad, encima de un banco en la Ribera de Curtidores,

mientras miles de personas pasaban a su lado sin percatarse del cadáver al pasear por el Rastro. Pasaron casi 24 horas hasta que otro indigente se dio cuenta de que Mario no viviría más al raso. **PÁGINA 4**

La M-30 de los túneles también se atasca

Dos redactoras chequean la vía de circunvalación madrileña ● En hora punta se necesita más de una hora para recorrerla, igual que hace 16 años

P. ÁLVAREZ / R. CARRANCO
Madrid

Túnel del Nudo Sur: 8.10 del miércoles 2 de abril. La vista se pierde en la fila de vehículos a menos de 20 kilómetros por hora. La circunvalación parece una reunión de solitarios. Ni un automóvil con más de un ocupante. Un anuncio suena en la radio a la hora justa: "¡Pero si te he destrozado el coche!". La voz de la mujer parece alarmada. La del conductor, en absoluto. "Tranquila, se puede arreglar". Arranca la sintonía. Y habla el locutor: "Si tu vida sexual está bien, lo demás no importa... Se puede arreglar".

Dos redactoras de este periódico realizaron el pasado miércoles tres recorridos completos por la M-30. El turismo verde viajó en el sentido de las agujas del reloj. El rojo, al revés. Ambos salieron del puente de Ventas a las 8.00, a las 14.00 y a las 20.00. Objetivo 1: chequear la ronda de Madrid que esta semana estrenó 16 radares para captar a los infractores que sobrepasen los 79 kilómetros por hora en los túneles.

Objetivo 2: comparar los tiempos con los recogidos por EL

PAÍS en una experiencia similar en 1992, cuando se completó la circunvalación.

La región ha cambiado mucho en estos 16 años. La población ha crecido hasta los 6,1 millones de personas, un millón más, y el parque automovilístico casi se ha doblado, de 2,5 a cuatro millones de vehículos. El tráfico diario por la vía se ha mantenido estable en los puntos

menos congestionados, entre 150.000 y 160.000 coches, y se ha disparado en los más transitados: de 250.000 hasta 310.000.

El salto también ha sido gigantesco en las inversiones realizadas. Los 50.000 millones de pesetas (300 millones de euros) gastados en cerrar el anillo de la M-30 en 1992, se han quedado en calderilla si se comparan con los más de 3.500 millones gasta-

dos por el alcalde Alberto Ruiz-Gallardón en soterrar 56 kilómetros de calzada y accesos, una deuda que la capital arrastrará los próximos 30 años.

El chequeo hecho por EL PAÍS confirma el aumento del tráfico y la modernización de la vía, pero hay cosas que no han cambiado: los atascos se siguen formando a primera hora de la

PASA A LA **PÁGINA 2**

Dos muertos en sendos accidentes de tráfico en la región

AMAYA IZQUIERDO
Madrid

Dos personas murieron ayer en la región en sendos accidentes de tráfico, el primero un atropello en la A-1, a la altura de San Agustín de Guadalix, y el otro, una salida de vía en la A-3, en Estremera.

La víctima del atropello fue un hombre de 45 años que cruzaba la calzada en dirección a Madrid por el kilómetro 31 sobre la 1.30, según Emergencias

112. Un turismo conducido por una mujer de 24 años no pudo evitar arrollarle, tras lo que se salió de la calzada y quedó volcado en uno de los laterales. Hasta el lugar se desplazó una UVI del Summa, pero cuando llegó, había fallecido. La conductora estaba herida leve, con un traumatismo en la mano y algunos cristales clavados en distintas partes del cuerpo, y fue atendida por los técnicos puesto que presentaba una crisis de ansiedad. Fue trasladada

al hospital La Paz, con pronóstico leve.

Por otra parte, un accidente a la altura del kilómetro 69 de la A-3, costó la vida a una mujer de entre 25 y 30 años, sobre las 11.30. El vehículo en el que viajaba se salió de la vía por causas aún desconocidas y colisionó contra un poste de señalización. La mujer quedó atrapada dentro del turismo y murió, pese a las operaciones de reanimación que recibió de los servicios de emergencia.

Prismáticos y agujetas en el 'Motín de Aranjuez'

BEATRIZ PORTINARI, Madrid

La marea humana que ayer salía del metro de Ópera desde las siete de la tarde hacia temer lo peor: *overbooking* en la representación del *Motín de Aranjuez* que se celebraba dos horas después con motivo del bicentenario de la Guerra de Independencia. Los primeros en llegar fueron los abuelos, que rápidamente colonizaron las 1.600 sillas para el público general. Otras 810 estaban reservadas para las autoridades, entre ellas la presidenta de Madrid, Esperanza Aguirre, representantes socialistas, diplomáticos y alcaldes. El gran ausente fue el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, quien declinó la invitación.

Otros 4.000 espectadores, según la organización, tuvieron menos suerte: no tenían silla y tampoco había pantallas donde seguir la obra. Algunos expresaban su malestar y se identificaban con la escena. "Deberíamos amotinarnos, saltar las vallas y sentarnos en el suelo, allí se verá más cómodo", comentaban los más cercanos a la fachada del Palacio Real. **PÁGINA 8**

La hora punta dobla el tiempo de viaje

El Nudo Sur, el punto más congestionado en 1992, sigue concentrando los atascos

VIENE DE LA PÁGINA 1

mañana y los tiempos necesarios para recorrer todo el anillo se mantienen, incluso empeoran algo en la prueba hecha a las ocho de la mañana.

¿Por qué la mejora en la infraestructura no ha reducido también las esperas? Para Andrés Monzón, catedrático de Transporte, se debe a que el sistema está "al borde de la congestión" y eso supone que ciertos atascos son inevitables. Por eso, a su entender, las obras "no eran necesarias" si la intención era mejorar el tráfico. Aunque reconoce que "una vez hechas, suponen beneficios sociales" para los vecinos del Manzanares.

Monzón añade que también hay "un equilibrio" entre el tráfico de todas las carreteras de la capital porque el conductor calcula su itinerario teniendo en cuenta la congestión de dichas vías. Cuando una carretera se congestiona, "los usuarios ven que el camino no funciona y lo cambian", asegura.

Una portavoz del Ayuntamiento restó valor al experimento realizado "con mediciones de sólo dos días". Considera que repetir los tiempos en una infraestructura que absorbe 60.000 vehículos más que hace 16 años "es muy satisfactorio". "La infraestructura no se piensa sólo para la hora punta", concluye.

Así que los coches siguen quedándose atascados hoy como ayer. El soterramiento de la M-30 no ha servido para terminar con el gran embudo que forman los conductores en el Nudo Sur que madrugan para ir a trabajar, llevar a sus hijos al colegio, ir al médico... En la prueba de 2008, los coches permanecieron parados en el nudo de Costa Rica en el noreste y en la aveni-



Atasco en la M-30 cerca del nudo de O'Donnell, en septiembre de 2007. / JOSÉ RAMÓN AGUIRRE

La circunvalación absorbe hasta 60.000 vehículos más que en 1992

Un cuarto de hora de embrague, primera y punto muerto hasta Ventas

da de la Ilustración. En 1992, se congestionó el nudo de Manoteras. Y la foto fija se repite: el trayecto de las ocho de la mañana cuesta más de una hora. La M-30 se convierte por tramos en una maraña de coches que desafia la paciencia del *currito* más tranquilo.

El miércoles a las 8.00, el velocímetro del coche verde —que recorrió la M-30 en el sentido de las agujas del reloj—, roza los 90 kilómetros sólo una vez al principio del trayecto. El viaje de Ventas a Ventas le supone una hora y cuarto. El tráfico obliga a reducir hasta punto muerto en el Nudo Sur. Primer parón: 17 minutos para siete kilómetros.



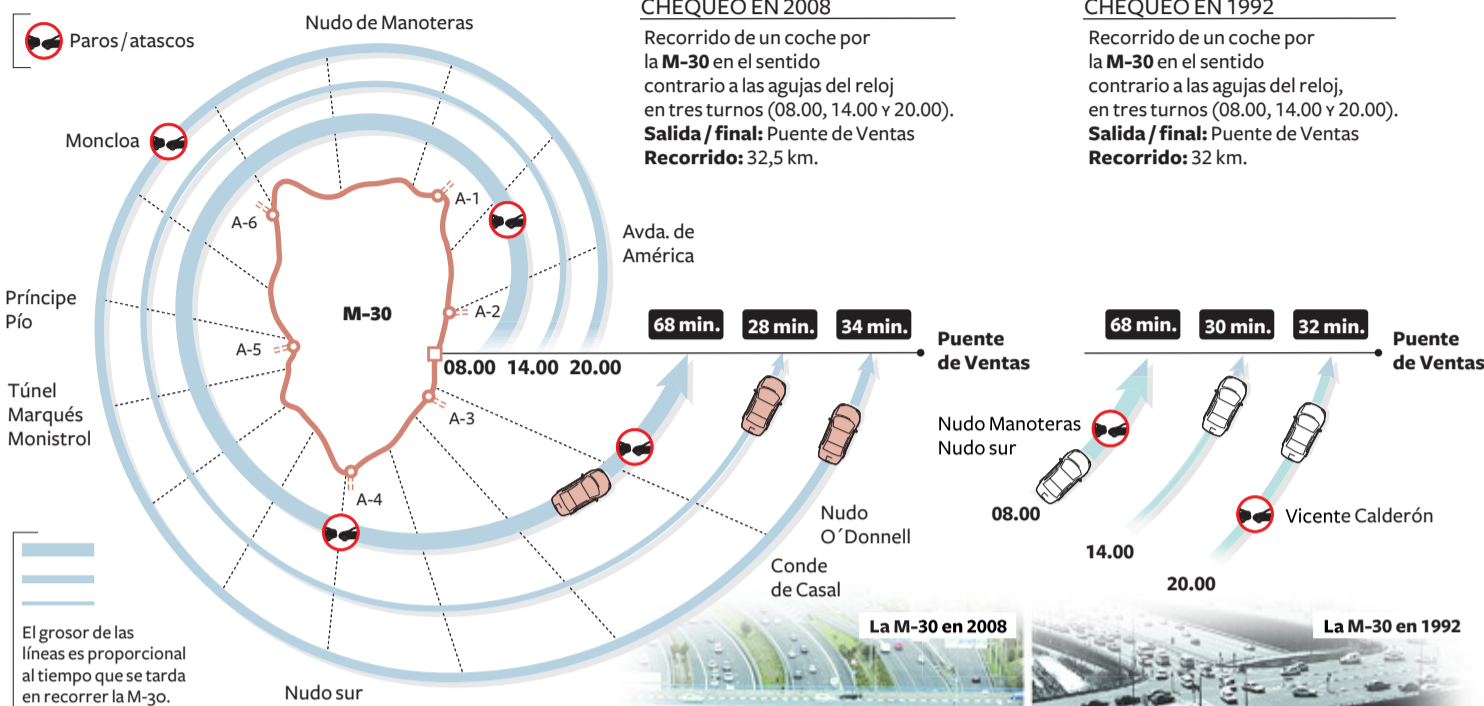
Aglomeración de tráfico en la vía de circunvalación en 1989. / RAÚL CANCIO

Examen a la M-30

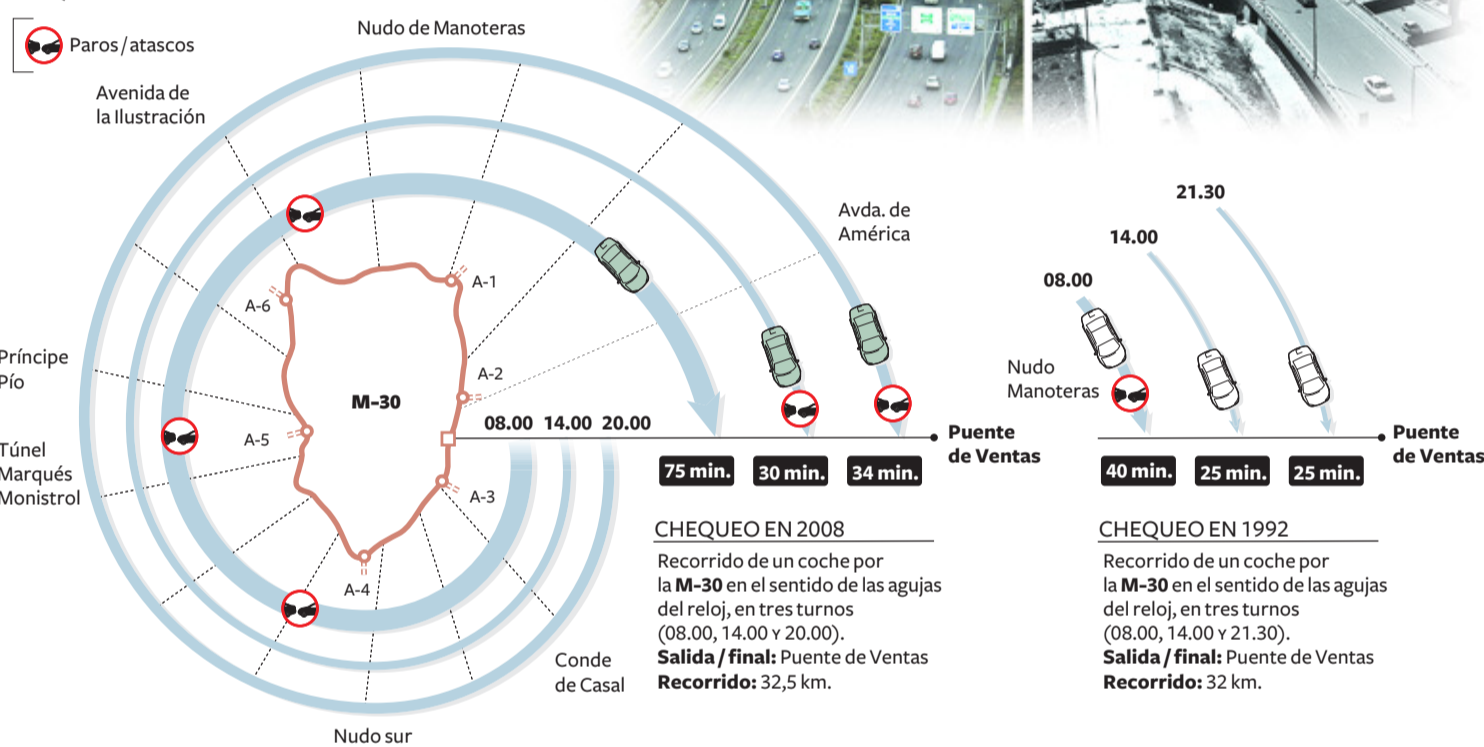
La M-30, 16 años después

Dos chequeos separados entre sí por 16 años demuestran que se tarda lo mismo (o algo más a ciertas horas punta) en recorrer la M-30 ahora que en 1992. En la actualidad circulan hasta 60.000 coches más por la circunvalación.

CHEQUEO DE LA M-30 EN DIRECCIÓN NORTE



CHEQUEO DE LA M-30 EN DIRECCIÓN SUR



Fuente: elaboración propia.

MARIANO ZAFRA / EL PAÍS

Las cifras de la circunvalación

Datos de la M-30 en 1992 y 2008

	1992	2008
Habitantes región	4.989.133	6.081.689
Habitantes Madrid	3.017.439	3.132.463
Parque de vehículos regional	2.486.990	4.006.184 (2006)
Permisos de conducción	118.096	152.646 (2006)
Vehículos diarios en la M-30	entre 160.000 y 250.000	entre 150.000 y 310.000
Velocidad media	62,5 kilómetros/hora	65 kilómetros/hora
Inversión en la M-30	50.000 mill. de pesetas (300,5 mill. de euros) para cerrar la circunvalación	3.600 millones de euros para soterrar 56 km entre trazado y conexiones
Restricciones de velocidad	90/50 Avenida de la Ilustración	90/70 túneles/50 Avenida de la Ilustración

Fuente: DGT, INE y Ayuntamiento de Madrid.

EL PAÍS

La mujer de voz meliflua que ofrece la información municipal de tráfico en el boletín de noticias advierte de las trampas en tiempo real: "Retenciones en el recorrido sur-norte por todo el este". Y enumera otras "incidencias": carril cortado en Delicias, hora punta "complicada" en Santa María de la Cabeza y en la prolongación de O'Donnell. "¡Que tengan un buen día!".

Además de los túneles, el coche se para de nuevo en el único tramo de la circunvalación que realmente es una calle 30, la avenida de la Ilustración, con más de una decena de semáforos. La restricción de 50 kilómetros

por hora suena a chiste. Imposible pasar de 20 en el mejor de los casos. Un cuarto de hora para 4,5 kilómetros. Una mujer rubia aprovecha para maquillarse.

En su viaje de norte a sur, el coche rojo sufre una suerte similar al verde: 68 minutos para un recorrido en el sentido contrario a las agujas del reloj. Sólo arrancar y llega el primer parón. Un cuarto de hora de embrague, primera y punto muerto en los cinco kilómetros que separan el puente de Ventas del nudo de Costa Rica. Un cuarto de hora en un trayecto enlatado, como las sardinas. También su ra-

dio reproduce el aviso municipal: "Retenciones en el recorrido". El coche rojo se queda parado por segunda vez a la salida del túnel del Nudo Sur. Y es un embudo peor aún que el primero. ¡Media hora para 3,5 kilómetros! Un conductor saca partido a la contrariedad y se dedica a hojear el periódico. Pero conviene estar muy atento porque el tramo incluye algunas peripecias añadidas, como recorrer lateralmente en 600 metros los seis carriles que separan la salida del túnel del desvío a la calle de Alcalá.

Resultado: más de una hora dentro del coche en ambos casos. Hace 16 años, el coche que viajaba en el sentido de las agujas del reloj empleó 40 minutos tras detenerse en el nudo de Manoteras. El que viajaba en sentido contrario tardó 68 minutos y se atoró tanto en el Nudo Sur como en Manoteras.

Los dos viajes siguientes, a las dos y las ocho de la tarde, producen resultados casi idénticos en ambos sentidos y ambas fechas. Todos rozan la media hora. El miércoles, el coche verde se tuvo que parar las dos veces al volver a la calle de Alcalá. El rojo, sólo a las ocho, en Mon-

cloa. El coche que hizo el mismo recorrido en 1992 se detuvo en el tramo del estadio Vicente Calderón, entonces en superficie.

Ahora, junto al campo del Atlético hay túneles abiertos desde mayo de 2007. En los tramos soterrados, la velocidad no puede pasar de 70. Y 16 cámaras vigilan desde esta semana que se

cumplan las normas. El miércoles, los conductores reducen la velocidad al entrar en los subterráneos. Superar los 79 kilómetros cuesta de 92 a 450 euros.

El catedrático Andrés Monzón opina que "el comportamiento del conductor es más cuidadoso, ya que teme más un accidente en el túnel que fuera". Los datos avalan su tesis. En 2006, hubo 1.627 accidentes en la M-30, 232 más (un 14%) que en 2007, cuando la mayoría de los tramos soterrados ya estaban funcionando. Murieron cinco personas, dos más que al año siguiente.

"La seguridad ha mejorado mucho. Si te paras en un túnel, las cámaras se activan e informan inmediatamente", señala Antonio Lucas, responsable de seguridad vial del Real Automóvil Club de España (RACE). Los túneles incluyen sistemas de control, más vigilancia y mecanismos de emergencia que son impensables en superficie. Bajo tierra, sólo algunas motos de po-

El coche frena en el único tramo que sí es una calle: Avenida de la Ilustración

Ningún coche supera los 30 por hora a las ocho de la mañana

ca cilindrada se permitieron acelerar más de la cuenta. ¿Saldrán en la foto?

Tres lustros y 3.508 millones de euros más tarde el tránsito de primera hora de la mañana sigue siendo una pesadilla. En la salida a Ventas, los coches esperan en fila india el juego de luces. Verde. Verde. Rojo. El semáforo cambia hasta cinco veces. Dos críos rumanos aprovechan para sacar algún euro a los que esperan. Van armados con una botella rellena de limpiacristales y una pala. Prueban con varios conductores dibujándoles corazones en el cristal. "Son cinco euros", bromea después de limpiar el parabrisas del coche rojo. El semáforo se pone en verde. Ellos se recuestan de nuevo a un lado del puente. No tienen prisa. La cola es infernal.

¿Crees que vender tu piso ahora es malvenderlo?

HAZ HABITATING